

船舶事故調査報告書

平成23年1月6日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 山本 哲 也
委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年10月26日 05時15分ごろ
発生場所	北海道積丹町 ^{かむい} 神威岬北西方沖 神威岬灯台から真方位335°29海里（M）付近（概位 北緯43°46.0′ 東経140°04.0′）
事故調査の経過	平成22年5月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第二十八 ^{たいこう} 大光丸、198トン HK1-1367（漁船登録番号）、有限会社大光水産 31.87m（Lr）×6.54m×3.25m、鋼 ディーゼル機関、595kW（漁船法馬力数）、昭和60年1月 B 漁船 第三 ^{こうぜん} 康善丸、19トン NS2-17198（漁船登録番号）、個人所有 18.73m（Lr）×4.38m×1.76m、FRP ディーゼル機関、610kW（漁船法馬力数）、平成9年6月28日
乗組員等に関する情報	A 漁ろう長 男性 58歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年7月13日 免状交付年月日 平成21年1月28日 免状有効期間満了日 平成26年3月17日 B 船長 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年3月25日 免許証交付日 平成20年2月24日 （平成25年4月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板損傷 B 船首部圧壊
事故の経過	A船は、船長A及び漁ろう長Aほか11人が乗り組み、トロール従事船以外の航行中の漁ろうに従事している船舶が掲げる灯火と作業灯を点灯し、漁ろう長Aが単独で船橋当直につき、約8ノット（kn）の速力で、かに籠の投入作業を行いながら自動操舵で北進していた。 漁ろう長Aは、3Mレンジとしたレーダーで周囲を時折確認しながら、操舵室後部に備えた海図台の手前に立ち、船尾方を向いた姿勢で書類の整理をしていた。

	<p>漁ろう長Aは、ふと振り返って前方を見たとき、左舷前方近くに他船（以下「B船」という。）の灯火を認め、VHF無線電話でB船に呼びかけるとともに汽笛を鳴らそうとしたが、平成21年10月26日05時15分ごろ、神威岬の北西方29M付近において、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>漁ろう長Aは、乗組員の安否及びA船の損傷を確認し、残りのかに籠を投入したのち、B船に接近して船名などを確認した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、神威岬の北西方69M付近の漁場でいか一本釣り漁を行い、同日01時50分ごろ、航行中の動力船が掲げる灯火を表示して同漁場を発進し、小樽市小樽港に向けて約12knの速力で自動操舵により東南東進した。</p> <p>船長Bは、単独で船橋当直についていたが、豊漁が続いて操業中に睡眠をとることができなかったことから、30分ごとにレーダーで周囲を確認し、他船の映像がなければ、その後の約30分間を操舵室後部に備えたベッドで仮眠をとることとし、03時00分ごろ6Mレンジとしたレーダー画面上で他船の映像がないことを確認したのち、仮眠した。</p> <p>船長Bは、05時00分ごろレーダーで周囲を確認したが、A船のレーダー映像に気付かず、その後、仮眠をしていたところ、衝突の衝撃で目覚め、乗組員の安否及びB船の損傷を確認するなど、事後の処理に当たった。</p> <p>衝突後、両船は自力で小樽港に帰港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、かに籠の投入作業を行っていた。</p> <p>本事故当時、A船の周囲には、かに籠を取り付けた長さ約5,600mの幹縄3連が敷設されており、各幹縄の端にはレーダーリフレクター付きのボンデン（浮子）があった。</p> <p>漁ろう長Aは、レーダー画面上の映像をすべてボンデンだと思い、B船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん、往復航時の操船に当たり、操業中に睡眠をとるようにしていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、休漁日開けの操業であったが、それまで豊漁が続いていたため、操業中の睡眠がとれず、疲労が蓄積していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時の漁場が陸岸から遠く離れていたことから、本事故の発生場所付近を航行する船舶はほとんどいないと思っていた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、神威岬北西方沖の漁場において、トロール従事船以外の航行中の漁ろうに従事している船舶が掲げる灯火を表示し、かに籠を投入する漁ろうに従事して北進中、単独で船橋当直中の漁ろう長Aが、レーダー画面上の映像をすべてボンデンと思い込み、適切な見張りを行わなかったため、接近するB船に気付かなかったものと考えられる。</p>

		<p>B船は、神威岬北西方沖を航行中の動力船が掲げる灯火を表示して東南東進中、単独で船橋当直中の船長Bが、操舵室内で仮眠し、見張りを行っていないため、接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故当時の漁場が陸岸から遠く離れていることから、本事故の発生場所付近を航行する船舶はほとんどいないものと思い込んでいたため、また、操業中に睡眠がとれず、疲労が蓄積していたため、操舵室内で仮眠した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、神威岬北西方沖において、A船が漁ろうに従事して北進中、B船が東南東進中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが操舵室内で仮眠し、見張りを行っていないため、両船が接近する相手船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	